

TRAFICO DE "COOLIES"¹ CHINOS EN NAVE CON PABELLON CHILENO

MAURICIO JARA F.

Universidad de Playa Ancha
de Ciencias de la Educación

Documento

«Al Señor Encargado de N. de S. M. Británica

Santiago, Septiembre 15 de 1859- Señor- Tengo el honor de dirijirme (sic) a V.S. con el fin de participarle que por oficio del Cónsul de la República en Hong-Kong de 29 de Agosto del año próximo pasado i recibido hoi en este Ministerio he sido instruido de haber tocado por víveres en el Cabo de Buena Esperanza la barca chilena Diana, su Capitán Jhon O. Sullivan, llevando a su bordo para la Habana trescientas mujeres chinas de 12 a 16 años de edad compradas en un puerto pequeño del Imperio Chino.

Aunque este buque salió de las costas de Chile en el año cincuenta i cinco i desde entonces no ha vuelto, i aun cuando se ignora si habrá cambiado de bandera, me apresuro a poner este hecho en conocimiento de V.S. para que si lo tiene a bien, prevenga a los Cónsules Británicos de las costas de Cuba adoptar las medidas del caso.

Con este motivo, reitero a V.S. las seguridades de la distinguida consideración con que soi (sic) de V.S. -A. S. S.- Jerónimo Urmeneta».

Fuente: Archivo Nacional de Chile, Fondo Relaciones Exteriores, **Agentes Diplomáticos y Consulares Extranjeros. 1856-1859**, Vol. 88, pág. 373.

¹ Al parecer el término Coolie, si bien es de origen incierto, se empleó por primera vez en 1598 para referirse a nativos Urdu, Kuli, Bengali, etc.; en 1638 se usaba para referirse a una tribu aborígen Gujerat India; más tarde, ya en 1885, se empleaba para identificar a trabajadores nativos contratados en la India y en la China; para a fines del siglo XIX, estar asociado a Coolie Labour: el sistema coolie o de trabajo coolie. En *The Shorter Oxford English Dictionary*, Editor W. Little, Clarendon Press Oxford, 1 Volumen, 3^a edición, Londres, 1977, pág. 421.

Comentario

En primer lugar debemos decir que de acuerdo a nuestras actuales revisiones y consultas en el Archivo Nacional y en el Archivo General Histórico del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, el documento antes transcrito correspondería a la primera y quizás también a la única nota diplomática enviada por un Canciller chileno a la Legación Británica en Santiago, durante la década del cincuenta², para informarle y a su vez «requerir» la aplicación de sanciones a una nave con pabellón chileno involucrada en el «tráfico o transporte» de coolies chinas provenientes de un «pequeño» puerto del Celeste Imperio y con destino a la Habana, Cuba.

Aprovechando que esta inédita nota del Ministro Urmeneta hizo mención a un cónsul chileno en Hong-Kong; a que la nave aludida «tocó» en el Cabo de Buena Esperanza; a que el mismo Urmeneta declaraba no saber si la barca Diana había cambiado de pabellón y; por último, que la información suministrada a esa Legación era para que fueran advertidos todos los cónsules británicos en las costas de Cuba y para que si lo tuvieran a bien, se tomaran medidas contra esa nave de pabellón chileno, nos parece conveniente sugerir algunas ideas.

En relación al cónsul chileno que en agosto de 1858 «instruyó» al Canciller Urmeneta sobre una barca con bandera chilena que «llevaba a su bordo» mujeres chinas a Cuba³, debemos decir que, en efecto, por esa fecha Chile tenía un consulado en Hong-Kong y que el cónsul en cuestión era Toribio Lambarri; comerciante chileno que con fecha 12 de junio de 1856⁴ y a petición de la Legación de Chile en Londres, había sido nombrado por el Presidente Manuel Montt para que en esa colonia inglesa del Asia se encargara y preocupara de los «intereses mercantiles de la república».

Por su parte, el que la barca Diana, en 1858, haya «tocado por víveres en el Cabo de Buena Esperanza» y desde allí hubiese zarpado en dirección a la Habana, lejos de no ser extraño permite confirmar la

² La revisión de documentos existentes en el Archivo Nacional y en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile para la década del cuarenta, cincuenta y sesenta, nos permite sugerir y sostener lo planteado.

³ Cf. Archivo Nacional, Fondo Relaciones Exteriores, *Agentes de Chile en Gran Bretaña. 1843-1871*, vol. 55, p.s.n. (oficio del Cónsul de Chile en Hong Kong, de 29 de agosto de 1858, al Ministerio de Relaciones Exteriores en Santiago).

⁴ Cf. Memoria Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, Santiago, 1856-1857.

veracidad de la información del Cónsul Lambarri en tanto correspondía a la ruta de navegación utilizada por las naves a vela que provenientes del Indico como del Pacífico «asiático» accedían al Cabo de Buena Esperanza con buenos vientos antes de internarse en el Atlántico en procura de algún puerto europeo o americano.

Respecto al desconocimiento o duda que el Canciller expresó en la nota, consistente en si acaso todavía esa barca mantenía o usaba el pabellón nacional como en 1855, año en que por última vez zarpó «de las costas de Chile y desde entonces no ha vuelto»; y en agosto de 1858, fecha en que el Ministro fue instruido por el cónsul chileno en Hong-Kong, nos asiste la idea que Urmeneta, con seguridad, hizo las consultas en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, sección consular⁵, y las averiguaciones del caso en el Ministerio de Marina, pero como no encontró ni recibió documento e información alguna que indicara que la barca Diana hubiese cambiado de registro, creyó que era su deber «poner .. en conocimiento» de la Legación Británica en Santiago el hecho de que daba cuenta el «oficio» recibido desde Hong-Kong. De este modo, y a pesar de la duda que manifestó Urmeneta sobre la mantención del pabellón chileno en esa nave, creemos, que esa nota diplomática no solamente pretendió resguardar el nombre de Chile por ese «inaceptable e incivilizado» tráfico de coolies sino también, y en caso que esa «trata de amarillas» en nave con bandera chilena se confirmara, evitar que fuera a quedar sin sanción para que en el futuro hechos de esta naturaleza no se volvieran a repetir.

Consecuente con la entrega de esta información a la Legación Británica en Santiago y basándose en el Tratado chileno-británico del 19 de enero de 1839, tratado por el cual ambos países se habían declarado defensores de la «abolición del tráfico de esclavos»⁶ y S.M. Británica se había comprometido a mantener buques de vigilancia en diferentes

⁵ Si bien por esos años no existía una ordenación de la correspondencia diplomática y consular por separado, como se hizo a comienzos de este siglo, al emplear la expresión «sección consular» nos estamos refiriendo a la documentación de los cónsules; quienes por reglamentación debían ocuparse de los asuntos mercantiles o navieros, tales como otorgar Patentes de Navegación.

⁶ Cf. Archivo Nacional, Fondo Marina, *Ministerio Relaciones Exteriores. 1818-1863*, Vol. 22, pág. 66 (El Ministro de Relaciones Exteriores, Antonio Varas, en carta al Ministro de Marina con fecha 28 de enero de 1851, le dice que el Encargado de Negocios de S.M. Británica en conformidad al tratado de enero de 1839, le remite la nómina de ocho buques británicos encargados de la vigilancia en: costa occidental de Africa (4); Sudamérica e Indias occidentales (1); Norteamérica e Indias occidentales (1); costa Sudeste de Africa (1) y costa Sudeste de América (1)).

zonas del Atlántico e Indico -en las llamadas rutas esclavistas-, y de manera particular en el sector del Cabo de Buena Esperanza⁷, el Ministro chileno también «previno» al Encargado de Negocios de S.M. Británica, Williams Tylour Thomson, para que si él lo estimaba pertinente, se hicieran las averiguaciones del caso y una vez confirmado el hecho informado, se aplicarían todas las «medidas del caso». Sin embargo, debemos hacer notar que por esos años las «medidas o sanciones» que se les aplicaban a las naves comprometidas en el tráfico de esclavos, y que iban desde cuantiosas multas a sus propietarios, recriminación al país de la bandera de la nave hasta la suspensión temporal o «definitiva» de la licencia para el capitán de la nave, estaban únicamente referidas a esclavos negros y no a coolies chinos. Incluso, en el caso de Cuba, lugar de destino de la barca Diana, el ingreso de coolies chinos había sido autorizado por el gobierno en 1847, una vez que se prohibió la esclavitud negra.

Al margen de los aspectos comentados y del propósito del Canciller Urmeneta de «castigar» a la barca Diana por «traficar o transportar» coolies chinas enarbolando el pabellón nacional en 1858, lo cierto es que, en principio, al Encargado de Negocios de S.M. Británica, el hecho informado pareció no preocuparle. Prueba de ello es que al responder al Ministro Urmeneta, el 16 de septiembre de 1859, es decir al otro día de recibir la nota-documento que estamos comentando, solamente se limitó a «agradecer la información».⁸ No obstante, si bien Thomson, en septiembre de 1859, pareció no prestarle atención al asunto de que trataba la nota de Urmeneta, la verdad de las cosas es que en los meses siguientes se ocupó de hacer las «averiguaciones» solicitadas por el Canciller chileno y a los cuatro meses, en enero de 1860, y de manera muy escueta como precisa hizo llegar al Ministro Urmeneta una segunda nota sobre el particular. En esta, Thomson, junto con indicar las preguntas formuladas al Cónsul de S.M. Británica en la Habana, le informó a Urmeneta que éste le había comunicado que, efectivamente, «... el 12 de julio de 1858 había llegado desde Hong-Kong la barca Diana con 74 chinos y que luego zarpó con destino a Africa, sin tener en esta

⁷ Ibidem. La misma información es reiterada al Ministerio de Relaciones Exteriores entre 1851 y 1858. A modo de ejemplo en los años 1853 y 1854 se «fijaron» tres naves de vigilancia británicas en el Cabo de Buena Esperanza.

⁸ Cf. Archivo General Histórico, Ministerio Relaciones Exteriores de Chile, *Gobierno i Agentes Diplomáticos de S.M.B. en Chile. 1857-1861*, Vol. 18, pág. 242.

(fecha) ningún otro dato»⁹.

La información suministrada por Thomson al Ministro Urmeneta en enero de 1860, y sin la cual en nuestros días habría sido muy difícil sino imposible confirmar la «tardía noticia» del cónsul Toribio Lambarri desde Hong-Kong y, además, permitirnos completar y entender la nota diplomática que comentamos, también comprueba que por sobre la aspiración del Canciller chileno, la barca Diana no recibió ninguna sanción administrativa ni pecuniaria en Cuba porque la razón ya estaba dicha: 1847.¹⁰

En 1866, distinta fue la suerte de otra nave con pabellón chileno en Honolulu; la barca Matador desde fines de ese año y los tres primeros meses de 1867 fue retenida y multada por «traer coolies chinos»¹¹ al archipiélago.

⁹ Ibidem, pág. 261.

¹⁰ Cf. Rodolfo Sarracino, *Inglaterra: sus dos caras en la lucha cubana por la abolición*, Editorial Letras Cubanas, La Habana, 1989, pág. 157 (En 1847 llegó a La Habana el primer cargamento de chinos «libres» contratados, inaugurándose así una nueva forma de esclavitud encubierta en ese país).

¹¹ Cf. Archivo Nacional, Fondo Relaciones Exteriores, *Copiador Correspondencia Dirigida a los Agentes Comerciales i Consulares de Chile en el Exterior. 1865-1868*, Vol. 129, pág. 226.